



Das Ende einer Ära: JW-Büffel der Montanwerke Brixlegg

Dieselskarren zur Verschrottung freigegeben

Die Montanwerke Brixlegg (Tirol) hatten über mehrere Jahrzehnte Dieselskarren der Jenbacher Werke, sogenannte *Jenbach Büffel*, werksintern in Betrieb. Schon längere Zeit stand fest, dass ein neues, der heutigen Technik und den Sicherheitsauflagen angepasstes Transportsystem die Ära der Büffel beenden wird. Im Jahr 2017 angekündigt, war es 2018 fix: die Dieselskarren werden ausgemustert und mitsamt der vielen teils neuen Ersatzteile verschrottet. Die Betriebsleitung hatte uns freundlicherweise rechtzeitig informiert, um Ersatzteile oder auch ganze Fahrzeuge übernehmen zu können.

Die Zeit drängte

Anfang Oktober fand eine Besichtigung der gesamten Bestände statt, um erst einmal einen Überblick zu bekommen. Sieben Dieselskarren in mehr oder weniger betriebsfähigem Zustand waren vorhanden, sechs davon vollständig, der siebente verschiedener Teile beraubt, aber zu restaurieren.

Ein großes Problem war, in kurzer Zeit Abnehmer für die Fahrzeuge zu finden, ein weiteres die Vorgabe der Montanwerke, dass alles Material zusammen an einem Tag abgeholt werden musste.

An lediglich vier Werktagen im Oktober bestand die Möglichkeit, den Abtransport vorzubereiten – also die Büffel transportbereit zu machen, fast 700 kg brauchbare Teile von unbrauchbarem Material zu trennen und aus dem Ersatzteillager im Keller zu tragen sowie wertvolle Teile von Schrottkomponenten zu demontieren.



Im Endeffekt konnten vier komplette Büffel an Interessenten weitervermittelt werden, leider mussten die restlichen drei und einige Ersatzteile zurückgelassen werden, da der LKW bei einem der Abnehmer versagte; schade um die wertvollen Ersatzteile, die ansonsten ausgebaut worden wären. ►



Schade auch um die ehemaligen Mulden



#1 JW 5.510.511 Bj.1958 JW3000 mit Kompressor (Motor JW20K); das historisch wertvollste Fahrzeug kam zu einem Liebhaber in Tirol



#1 JW 5.510.511, schön zu sehen der Druckluftkühler an der Rückseite sowie der Druckluftbehälter vor den linken Hinterrädern



#2 JW 5.504.602 Bj.1974 JW5000 ging nach Vorarlberg



#2 JW 5.504.602 Bj.1974 JW5000 kurz vor der Verladung



#3 JW 242.293 Bj. 1955 JW3000 ex ÖBB wird in Vorarlberg fahren



#3 JW 242.293 tritt seine Reise über den Arlberg an



#4 JW 235.632 Bj. 1980 JW5000 der klassische 5 t-Büffel wird im Bezirk Amstetten (NÖ) restauriert



#4 JW 235.632 Bj. 1980 JW5000 am 17. Juni 2016 zur Reparatur in der Werkstatt der Montanwerke



#5 JW 235.668 Bj.1986 JW5000V
am 17. Juni 2016 noch als Reservefahrzeug bereit für den Notfall



#5 JW 235.668 mit Lenkradlenkung; die seitlichen Karosseriebleche kommen zu einem Büffelbesitzer in die Steiermark



#6 JW 235.627 Bj. 1979 JW5000L



#6 JW 235.627, 2016 mit Vollgummireifen im aktiven Einsatz



#7 JW 235.566 Bj.1971 JW5000



#7 JW 235.566; mit ausgebaute Hinterachse 2016 vor der Werkstatt

Der aus historischer Sicht wertvollste Diesellokarren ist der als *Kompressorbüffel* bezeichnete JW 5.510.511 (#1) aus dem Jahr 1958. Er verfügt über eine Druckluft-Bremsanlage und das Gestänge der Lenkradlenkung ist noch in der Erstaussführung (senkrecht nach unten) geführt. Um diesen Karren wäre es wirklich schade gewesen, daher war bereits alles vorbereitet, ihn zumindest über den Winter in einem Depot in Niederösterreich zu hinterstellen. Im wirklich letzten Moment fand sich ein Interessent aus dem unteren Inntal, der das schöne Stück übernehmen konnte (und zwei Wochen später bereits damit zu Probefahrten unterwegs war!).

Der Büffel JW 5.504.602 (#2) ist ein alter Bekannter,

fuhr er doch früher in Stainz bei Markus Mandl (Betriebsleitung Stainzer Lokalbahn). Dieser Karren sowie der JW 242.293 (#3) ex ÖBB werden in Vorarlberg restauriert und bleiben museal erhalten. Der vierte Büffel (JW 235.632, #4), für den sich in der kurzen Zeit ein Interessent fand, wird vom neuen Besitzer aus dem Bezirk Amstetten für die Straßenzulassung aufgearbeitet – aufgrund des jungen Baujahres (1980) eine Herausforderung (Baujahre ab 1967 haben es durch die KFZ-Novelle ein wenig schwieriger).

Die Büffel #5 und #6 sowie der Motor aus #7 waren für den Abtransport vorbereitet, mussten jedoch wegen eines LKW-Defekts zurückgelassen werden. ■